

**COMENTARIO DE LA
SENTENCIA DEL TRIBUNAL SUPREMO
DE 12 DE FEBRERO DE 2020 (99/2020)**

**Eficacia de los pactos de superación de los límites de
responsabilidad que no consten en la carta de porte**

Comentario a cargo de:
ALCESTES CERVERA-MARTÍN
Profesora de Derecho Privado
Universidad El Bosque

FRANCISCO JAVIER ARIAS VARONA
Profesor Titular de Derecho mercantil
Universidad Rey Juan Carlos

SENTENCIA DEL TRIBUNAL SUPREMO DE 12 DE FEBRERO DE 2020

ROJ: STS 335/2020 - ECLI: ES:TS: 2020:335

ID CENDOJ: 28079119912020100002

PONENTE: EXCMO. SR. DON PEDRO JOSÉ VELA TORRES

Asunto: La Sentencia se refiere a un supuesto de daños en un transporte de mercancías por carretera en el que las partes pactaron un régimen indemnizatorio más favorable que el previsto legalmente. El análisis realizado por el Tribunal Supremo aclara las distintas posibilidades ofrecidas por la norma y ofrece una interpretación de la contemplada en el art. 61.3 de la Ley de Contrato de Transporte Terrestre de Mercancías.

Sumario: 1. Resumen de los hechos. 2. Solución dada en primera instancia. 3. Solución dada en apelación. 4. Los motivos alegados. 5. Doctrina del Tribunal Supremo. 5.1. *Cuestiones generales. El transporte y sus especialidades en materia de responsabilidad* 5.2. *Límites aplicables a la responsabilidad del porteador terrestre de mercancías.* i) *Valoración del daño.* ii) *Límites indemnizatorios* 5.3. *La declaración*

de valor y la declaración de especial interés en la entrega. 5.4. El pacto específico como categoría autónoma. 5.5. El comportamiento doloso o similar como causa alternativa de superación del límite legal. 5.6. Conclusiones. 6. Bibliografía.

1. Resumen de los hechos

El conflicto se inicia a raíz de un contrato de transporte terrestre en virtud del cual Gamesa Eólica (GEOL), como cargador, encargó a Megabiaga, porteador, el transporte terrestre de unos aerogeneradores. La mercancía quedó destruida cuando, por exceso de velocidad, el camión donde estaba siendo transportada ocasionó un accidente.

GEOL, que había contratado un seguro de daños con la aseguradora RSA, solicitó el pago del valor total de los aerogeneradores, obteniendo una indemnización de 698.847€.

RSA, una vez pagada la indemnización, presentó demanda contra Megabiaga y contra su aseguradora, Reale, ejerciendo la acción de subrogación prevista en el artículo 43 de la Ley de Contrato de Seguro (LCS), y solicitando la condena de ambas al total del importe satisfecho a GEOL.

La reclamación se sustentaba, principalmente, en la existencia de un pacto contractual que contenía una exclusión expresa del límite de responsabilidad del porteador consagrado en el artículo 57 de la Ley de Contrato de Transporte Terrestre (LCTT), en caso de pérdida de la mercancía.

En concreto, la cláusula denominada “garantías” del referido contrato incluía el siguiente apartado: “el proveedor será responsable de todas las pérdidas o daños que se produzcan en los bienes entregados por GEOL para su transporte por Megabiaga”.

Aunque RSA y Reale transaron por un valor de 300.000€, previo a la sentencia de primera instancia, el pleito continuó contra Megabiaga, que se opuso por entender que, aun con dicha cláusula, resultaba de aplicación el límite legal de responsabilidad.

2. Solución dada en primera instancia

El juzgador *a quo* estimó parcialmente la demanda pero, al considerar que no se acreditó el valor real del daño, lo fijó en 300.000€, que da por pagados en virtud de la ya citada transacción entre las compañías de seguros involucradas.

3. Solución dada en apelación

RSA, no conforme con el fallo de primera instancia, presentó recurso de apelación, alegando la falta de aplicación del límite legal de responsabi-

lidad, con base en la existencia del acuerdo de responsabilidad aceptado por Megabiaga.

El juzgador *ad quem*, estima el recurso de apelación interpuesto, reconociendo validez al citado acuerdo y, con base en él, revoca la sentencia dictada en primera instancia y condena a Megabiaga al pago del valor aún no pagado, a saber, 398.847€ más los intereses legales.

Asimismo, se condena al recurrido al pago de las costas causadas en primera instancia, sin hacer expreso pronunciamiento sobre las causadas en la apelación.

4. Los motivos alegados

La representación legal de Megabiaga interpuso sendos recursos por infracción procesal y de casación, siendo el primero inadmitido.

El de casación se sustenta en la infracción de normas aplicables para resolver el objeto del proceso, concretamente se refiere a la interpretación errónea del artículo 61 de la LCTT, relativo a las excepciones legales a la aplicación del límite de responsabilidad del porteador.

5. Doctrina del Tribunal Supremo

5.1. *Cuestiones generales. El transporte y sus especialidades en materia de responsabilidad*

Resulta útil apuntar algunas cuestiones previas antes de entrar a analizar en detalle la cuestión abordada por el Tribunal Supremo en la sentencia comentada. La primera, sin perjuicio de las ulteriores y necesarias precisiones, es que la característica clásica del régimen de responsabilidad del porteador es su carácter más gravoso con relación al que resultaría de aplicar las reglas generales del derecho común. Tradicionalmente se anota su relación con el régimen romano del *receptum nautarum*, que imponía al *nauta* (porteador marítimo) una responsabilidad que podríamos denominar absoluta que, con muchas matizaciones, serviría de base para la posterior regulación del régimen de responsabilidad del porteador (SÁNCHEZ ANDRÉS, 1992, p. 6655). La justificación clásica de la opción de política legislativa parte de la desconfianza con que eran observados estos sujetos a los que, por ser receptores de cosas ajenas, se les imponía una responsabilidad especialmente severa por lo que se refería a la obligación de restituir lo recibido. Ese mayor rigor se manifestaba en los presupuestos de la responsabilidad, pues se hacía responder al porteador salvo que demostrara la existencia de fuerza mayor. Con ello, pues, no sólo desaparece la necesidad de culpa como presupuesto para que exista obligación de indemnizar, como es básico en el derecho común, sino que se respondería también por el caso fortuito.

A cambio, en el desarrollo histórico del régimen legal, se le ofrecerá al porteador toda una serie de ventajas en cuanto a su responsabilidad, señaladamente mecanismos de limitación de la misma en cuanto al importe de la deuda resarcitoria. El origen de la responsabilidad del porteador en el *receptum nautarum*, en todo caso, plantea el problema de saber el porqué de su extensión al porteador terrestre, cuando esta actividad pasa a ser regulada legalmente, al margen de las discusiones en torno a su vigencia más allá del derecho romano. Las razones de arrastre histórico del fundamento sociológico de la especial severidad del régimen establecido para el *nauta* no son unánimemente aceptadas (MARTÍNEZ SANZ, 2002, p. 11).

La segunda aclaración que conviene hacer es que el régimen de responsabilidad del porteador es, en la generalidad de los instrumentos que regulan el transporte, un régimen de responsabilidad imperativo. Para ser más precisos, sin embargo, se debería decir que el régimen es imperativo *de mínimos* en lo que se refiere a la responsabilidad del porteador. La finalidad pretendida es evitar que, bajo el amparo de la autonomía de la voluntad, pueda el porteador evitar la responsabilidad por incumplimiento. De ahí que el diseño legal haga al porteador responsable en todo caso en los términos legales, sin que sea posible para las partes pactar un régimen de limitaciones o exclusiones de responsabilidad más beneficiosos para el porteador que el dispuesto legalmente. Pero, como es natural, nada se opone a la fijación de un régimen más riguroso para el porteador, dado que la finalidad de la norma no es otra que la de dar una protección especial a la contraparte del transporte, evitando la posibilidad de que el porteador imponga en los contratos cláusulas de exoneración de responsabilidad o límites inapropiados.

La sentencia comentada ofrece un magnífico ejemplo de cómo las partes pueden articular una responsabilidad distinta de la legal, asegurando que la cobertura indemnizatoria supera los estrictos límites dispuestos por el régimen legal. Para comprender los problemas presentados en el caso, es necesario recordar brevemente cuáles son los límites aplicables a la responsabilidad del porteador terrestre de mercancías.

5.2. *Límites aplicables a la responsabilidad del porteador terrestre de mercancías*

El Tribunal Supremo opta por una formulación algo diferente de la propuesta al ocuparse, en términos generales, de la razón de ser del especial sistema de responsabilidad del porteador terrestre. Así se afirma, en la sentencia objeto de comentario, que el régimen de responsabilidad del porteador establecido en la LCTTM tiene como objetivo establecer un sistema que proteja al cargador, pero que, al mismo tiempo, no imponga al porteador cargas que no pueda llegar a cumplir, ya que, en la práctica, “la eficacia de tales regímenes de responsabilidad deviene inútil en caso de insolvencia del porteador” (Fundamento de Derecho tercero, inciso primero).

En realidad, la solución legal podría explicarse mejor desde el punto de vista de la economía contractual. Como señalan PADILLA / CLAVERO / PENDÓN (2016, pg. 653) “es habitual (y necesario) limitar la responsabilidad del porteador para que no incurra en costos excesivos que, atendiendo al valor de las mercancías transportadas y el equilibrio que se establece entre el servicio y el precio del transporte (entre otras causas), impidan económicamente la realización de los transportes”. El planteamiento no es sino la traslación al ámbito concreto del transporte terrestre de mercancías de lo que ha terminado siendo el elemento característico del contrato de transporte.

La correspondencia entre el riesgo asumido y el coste del servicio es indiscutible. Como bien señala el Tribunal Supremo “en la mayoría de los casos la introducción, bien por vía legal o convencional, de la limitación de responsabilidad del porteador se produce en un primer momento a cambio de un abaratamiento de la tarifa del precio del transporte” (Fundamento tercero, inciso segundo). La correlación entre el régimen de responsabilidad y el coste del transporte, como hemos de ver, se manifiesta bien en la regulación de las cláusulas que amplían la responsabilidad del porteador.

Conforme al modelo propio del transporte, la LCTTM establece la forma en que se valorarán los daños o la pérdida de la mercancía para, a continuación, imponer unos límites a las cuantías indemnizatorias por las que deberá responder el porteador, en caso de que incurra en algunos de los supuestos de responsabilidad anteriormente expuestos. Con ello, la LCTTM se acomoda a las soluciones presentes en otros textos normativos y, en especial, el que se contiene en el Convenio CMR para los transportes internacionales (se acepta generalmente su condición de antecedente de nuestro texto legal, incluso con las significativas diferencias existentes entre ambos –MARTÍNEZ SANZ / HUGUET MONFORT (2010), pág. 25; la afirmación es particularmente aplicable al régimen de responsabilidad, EMPARANZA (2012), sub. I, c)–).

El régimen legal, por tanto, pretende dotar de cierto equilibrio al sistema. Por una parte, aligera la carga probatoria que recae sobre el perjudicado –respecto al régimen general de responsabilidad– lo que necesariamente implicará que el porteador será declarado responsable en un mayor número de oportunidades. Pero, al mismo tiempo, establece *a priori* la cuantía máxima por la que tendrá que responder, lo que le permitirá que la operación se encuentre asegurada, garantizando el cobro de la indemnización y neutralizando en cierta forma el riesgo de insolvencia del porteador.

Este último aspecto es el más significativo del régimen de responsabilidad del porteador. Al fin y al cabo, la especial responsabilidad desde el punto de vista de la carga probatoria está también presente en otras relaciones caracterizadas por la posesión de cosa ajena. Las ventajas del régimen de responsabilidad pueden observarse en dos aspectos distintos, pero interrelacionados. Por una parte, en el establecimiento de un límite en cuanto a los daños de los que imperativamente se ha responder. Por la otra, en la fijación de un tope indemnizatorio que afecta a la deuda de resarcimiento. Es oportuno valorarlos separadamente.

i) Valoración del daño

La LCTTM establece de forma clara e imperativa el método que debe utilizarse para realizar la cuantificación, aportando claridad a un aspecto que podría resultar problemático. Para ello, se diferencia entre aquellos eventos en los que se haya producido la pérdida parcial o total de la mercancía, de aquellos en los que únicamente se les causa un daño –avería, en los términos de la Ley–.

Para el primer tipo –pérdida parcial o total–, la cuantía a indemnizar deberá calcularse con base en el valor de las mercancías que no se hayan entregado, tomando como referencia el valor que tenían en el momento y lugar en que fueron recibidas por el porteador (art. 52 LCTTM). Como criterio para determinar el precio de referencia, se tendrá en cuenta el de mercado en el momento en que fueron entregadas al porteador o, en su defecto, el que habrían tenido en ese mismo momento mercancías de la misma naturaleza y calidad. Como excepción, se plantean los casos en que las mercancías hayan sido vendidas justo antes del transporte, para los cuales, y siempre salvo pacto en contrario, se tomará como precio de las mercancías el que conste en la factura, deducidos el precio y costes del transporte que figuren en esta (art. 55 LCTTM).

Cuando lo que se ocasiona es una avería, lo que debe indemnizarse es la pérdida de valor que hayan sufrido las mercancías. Por ello, el cálculo pasará por determinar la diferencia entre el valor de las mercancías en el momento de recibirlas el porteador –siguiendo los criterios antedichos– y el valor que hubieran tenido en ese mismo momento en caso de haber estado dañadas (art. 53 LCTTM).

El análisis expuesto permite observar que la responsabilidad del porteador se ciñe a los daños directos, en caso de avería o pérdida de la mercancía. De esta manera, la responsabilidad no alcanza daños derivados de la pérdida, que pueden ser más cuantiosos, de hecho, que los directos. Si la contraparte deseara cubrir ese tipo de daños, sería necesario pactarlo expresamente. Como veremos, esa es la finalidad perseguida por la denominada declaración de especial interés en la entrega.

El planteamiento, en todo caso, no es extensible al caso del retraso. En este incumplimiento no hay daños directos, por lo que la indemnización no puede referirse a ellos. El retraso no es un perjuicio en sí mismo, sino causa u origen de otros, de manera que el daño causado por el retraso es indirecto (o consecuencial). De ahí que, en los casos de entrega tardía, la responsabilidad del porteador se limite al pago de los perjuicios causado por el retraso y que hayan sido acreditados (art. 56 LCTTM).

ii) Límites indemnizatorios

Junto a la limitación de la responsabilidad a los daños directos, la LCTTM incorpora el otro sistema de limitación propio de esta relación jurídica. Se trata de imponer un límite mínimo imperativo a las cuantías indemnizatorias

que, según lo expuesto en el Fundamento de Derecho cuarto, inciso primero de la sentencia comentada, “constituyen una excepción al principio general de nuestro Derecho Civil, según el cual el deudor debe indemnizar todo el daño causado (art. 1106 CC), que se entiende justificada por las consideraciones que hemos expresado en el fundamento anterior”.

El establecimiento de estos límites imperativos implica que a las partes no les es lícito pactar cláusulas que permitan al porteador responder por cuantías inferiores, so pena de nulidad (art. 46 LCTT). Obsérvese que, aunque estos límites operan en la práctica como el valor de la indemnización, lo que se pretende con ello es, más bien al contrario, que ésta nunca pueda ser inferior a ellos. La regla, por tanto, es una regla de protección de la contraparte del porteador (típicamente el destinatario). Esta característica no impide que la observación habitual no sea que el límite opera para evitar la ausencia de responsabilidad, sino para impedir la cobertura de la totalidad del perjuicio, dado que la dinámica contractual estándar es acogerse estrictamente al mínimo legalmente impuesto. Así, más que una norma de tutela del cargador y del destinatario, se ve más bien como una norma de desprotección, si se considera el régimen estándar en caso de incumplimiento contractual, como bien observa el Tribunal Supremo.

Al hilo de lo antedicho, el artículo 57.1 LCTT establece que, en caso de pérdida o avería, la indemnización no podrá exceder de un tercio del Indicador Público de Renta de Efectos Múltiples (IPREM)/día por cada Kg de peso bruto de la mercancía que efectivamente haya resultado averiada o no se haya entregado. Resulta procedente en este punto señalar que, para el año 2021, el IPREM diario se ha establecido en 18,83€. El límite de indemnización mínimo será, por tanto, de algo más de seis euros.

De nuevo, el modelo difiere en el caso del retraso. Para los supuestos de entrega tardía, el art. 57.2 LCTTM dispone que la indemnización por los perjuicios acreditados no podrá superar el precio del transporte. El cambio de parámetro para fijar el límite podría relacionarse con el distinto origen del incumplimiento (del deber de custodia, en el caso de los daños y la pérdida; de la obligación contractual de traslado, en el caso del retraso). Por otra parte, el sistema tiene lógica, pues en caso de retraso, las mercancías no tienen por qué haber sufrido daño alguno. Por supuesto, esto no excluye una combinación de ambos tipos de incumplimientos e, incluso, que sea el retraso lo que provoque el daño en la mercancía (piénsese en mercancía perecedera, incluso en condiciones de transporte refrigerado: la entrega tardía puede deteriorarla si necesidad de causas adicionales para ello). No obstante, cabe recordar que los grandes retrasos son equiparados por el legislador a la pérdida total (art. 54.3 LCTTM), por lo que, en estos supuestos, resultará aplicable el límite del inciso 1.

Como regla de cierre, el artículo el artículo 57.3 señala que, en caso de que resulten procedentes varias indemnizaciones por distintos conceptos, en ningún caso el total podrá ser superior al que correspondería, en su caso, por

pérdida total, evitando así que pueda quebrarse los principios en que se apoya el régimen imperativo de la ley.

5.3. *La declaración de valor y la declaración de especial interés en la entrega*

A pesar de la imperatividad del régimen, éste se establece con carácter de mínimos, como hemos señalado. Lo anterior conlleva que, aunque no es posible pactar cláusulas que disminuyan las indemnizaciones antes referidas, nada impide que, dentro de los casos expresamente señalados en la norma, el porteador adquiera voluntariamente el compromiso de responder por una indemnización mayor. En palabras de nuestro Alto Tribunal “se hace una excepción, en favor de la autonomía contractual de las partes, mediante la posibilidad de pactar en el contrato cantidades máximas distintas a las que resultan de aplicar las fórmulas legales de cálculo” (Fundamento cuarto, inciso segundo).

Cabe precisar, que la previsión de modificación convencional de los límites indemnizatorios no es original de la normativa española, sino que, como la mayor parte de la LCTTM, está inspirada en el Convenio CMR, concretamente en los artículos 24 y 26, cuya redacción es prácticamente idéntica.

En el caso de la legislación nacional, la regla se contiene en el artículo 61 LCTTM, cuyo tenor literal es el siguiente:

“1. El cargador puede declarar en la carta de porte, contra el pago de un suplemento del precio del transporte a convenir con el porteador, el valor de las mercancías, que sustituirá al límite de indemnización previsto siempre que sea superior a él.

2. Igualmente el cargador puede declarar en la carta de porte, contra el pago de un suplemento del precio del transporte a convenir con el porteador, el montante de un interés especial en la entrega de las mercancías, para los casos de pérdida, avería o retraso en la entrega. La declaración permitirá reclamar, con independencia de la indemnización ordinaria, el resarcimiento de los perjuicios que pruebe el titular de las mercancías hasta el importe del interés especial declarado.

3. Sin perjuicio de lo dispuesto en los apartados anteriores, las partes del contrato de transporte podrán acordar el aumento del límite de indemnización previsto en el artículo 57.1. El acuerdo dará derecho al porteador a reclamar un suplemento del porte, a convenir entre las partes.”

En relación con referido artículo, la sentencia comentada advierte que “[e]n sus dos primeros apartados, se permite que los contratantes puedan pactar, contra el pago de un suplemento del precio consignado en la carta de porte, el aumento del límite de indemnización, lo que permite obtener un resarcimiento adicional, así como declarar en el indicado documento el montante de un interés especial en la entrega de la mercancía para casos de pérdida, avería o retraso (art. 61 LCTTM). En concreto, el precepto transcrito permite unos

pactos cartulares (en el sentido de que deben incorporarse necesariamente a la carta de porte), que recogen las denominadas declaraciones de valor (apartado 1º) y de interés (apartado 2º)” (Fundamento cuarto, inciso segundo).

Con base en lo antedicho, en el caso de declaración de valor, puede afirmarse que los límites legales se sustituyen por uno establecido convencionalmente en el documento de transporte y que, como regla general, será equivalente al valor real de las mercancías transportadas (Fundamento quinto, inciso segundo), lo que “supone que ambas partes están de acuerdo en pactar tales condiciones, y por ello, el porteador tendrá derecho a solicitar un porte más elevado que el que percibiría de llevar a cabo el transporte en las condiciones de responsabilidad ordinarias” (EMPARANZA, 2016). Puede observarse aquí lo antes dicho: el régimen de responsabilidad está asociado al coste del transporte, de modo que un sistema más gravoso para el porteador ha de suponer un incremento en el precio.

Que la relación sea la natural no impide que resulte debatible que un incremento de responsabilidad requiera, necesariamente, un sobreprecio. Sin perjuicio de la discusión sobre este extremo, el Tribunal Supremo, en el Fundamento de Derecho segundo, inciso cuarto, trata de dirimir la cuestión señalando que “parece más adecuado considerar que el aumento de la responsabilidad –mediante la superación convencional de los límites legalmente previstos– debe ir acompañado en todo caso de un aumento del precio, a fin de no alterar la economía del contrato y no desnaturalizar el sentido de las excepciones a las limitaciones de responsabilidad”, viendo así el porteador compensado el exceso de riesgo asumido. La Sentencia, por tanto, vincula la efectividad de los pactos de declaración de valor y de especial interés en la entrega al efectivo pago de un sobreprecio que, además, deberá constar expresamente en la carta de porte.

La solución, de todos modos, es problemática para los transportes en los que no se emite este documento, algo posible dado que la forma escrita no tiene carácter constitutivo (art. 13 LCTTM). De exigirse un sobreprecio con constancia escrita se llegaría a una conclusión difícilmente compatible con la finalidad protectora de la contraparte del transporte. Si se omitiera la forma escrita, resultaría inaccesible para ella la responsabilidad querida y, eventualmente, pagada. Lo manifestado por el Tribunal Supremo debe, por tanto, ser criticado. La responsabilidad aplicable debería ser la pactada por las partes, al margen de cómo quede documentada, como mínimo si no se emitió la carta de porte. De otro modo, se estaría beneficiando al responsable de la omisión de la forma obligatoria, lo que no parece razonable.

Por último, es preciso señalar que, a pesar de que el texto legal se refiere a la posibilidad de declarar “el valor de las mercancías”, en realidad, tras una interpretación sistemática de la norma, lo que debe entenderse es que el valor de las mercancías se calculará con base en las reglas ya expuestas, contenidas en el artículo 55 LCTT, variando en virtud del pacto únicamente el límite indemnizatorio (SÁNCHEZ GAMBORINO / CABRERA, 2012, pág.103). Esta

misma interpretación es defendida por el TS en el Fundamento de Derecho quinto, inciso segundo.

Con respecto a la declaración de especial interés en la entrega (art. 61.2 LCTT), lo que se pretende es que, aparte de indemnizarse el daño directo de acuerdo con los límites anteriormente expuestos, pueda solicitarse también una indemnización por los daños de otra naturaleza, siempre que sean acreditados por el perjudicado (SÁNCHEZ GAMBORINO / CABRERA, 2012, pág. 105) y que consten en la carta de porte.

En palabras del Tribunal Supremo, lo dispuesto en los dos primeros párrafos del art. 61 LCTTM “supone añadir a la indemnización ordinaria, resultado de cuantificar económicamente los daños directos causados a la mercancía, el resarcimiento de otros perjuicios que las partes han convenido y cuantificado en el contrato, para el supuesto de pérdida, avería o de retraso. Y ello, porque el perjuicio que la pérdida, avería o retraso en la entrega de la cosa transportada le suponga al remitente (pérdida de mercado, depreciación, resolución contractual, etc.), en ocasiones, puede ser mayor que el propio valor que aquélla tenga” (Fundamento quinto, inciso tercero).

De acuerdo con ello, los supuestos analizados se diferencian en la finalidad perseguida, pues el primero tiene como objetivo aumentar el límite indemnizatorio por el que el porteador responderá en caso de daño directo; el segundo, por su parte, implica adicionar a la responsabilidad regulada en la norma una indemnización por otro tipo de daños, hasta el límite del interés declarado. Sin embargo, no cabe duda de que el pacto, con independencia de lo pretendido, aparte de implicar un aumento en el valor del porte, debe constar en el documento de transporte para que se considere válido y, por tanto, eficaz. En nuestra opinión, esta exigencia no debería extenderse a los casos en los que no se ha emitido la carta de porte.

5.4. El pacto específico como categoría autónoma

Analizados los dos primeros incisos del artículo 61 LCTT, procede abordar separadamente el estudio del inciso tercero dadas sus características especiales. De hecho, es en este aspecto donde la Sentencia comentada adquiere mayor importancia.

De acuerdo con lo establecido en el Fundamento de Derecho sexto, cuando nos encontramos ante este tipo de pacto, para su validez se requiere la prueba de su existencia, la del correlativo aumento en el valor del porte (Fundamento sexto, inciso tercero) y la del daño efectivamente causado (Fundamento sexto, inciso tercero).

Por ello, en palabras del Tribunal Supremo, la principal diferencia con los supuestos anteriores es que “la Ley no exige que este pacto conste en la carta de porte. No solo porque el apartado 3º del art. 61 no la menciona, como sí hacen los apartados 1º y 2º, sino porque el art. 10.1 m) LCTTM únicamente se refiere a la inclusión en dicho documento de las declaraciones de valor de las

mercancías o de interés especial en la entrega, pero no al pacto de aumento del límite de indemnización previsto en el artículo 57.1.”

A priori, la lectura del artículo 61 en su conjunto podría dar a entender que regula dos fórmulas distintas a través de las cuales se permite aumentar los límites indemnizatorios por los que debe responder el porteador. La primera, a través de los pactos incorporados en la carta de porte, sea una declaración de valor, sea la de especial interés en la entrega. La segunda, a través de un acuerdo que no conste en el documento de transporte, con base en cualquier motivo distinto a los citados. El modelo resulta un tanto desconcertante. No termina de entenderse que la posibilidad documental, caracterizada por su formalismo, pueda quedar directamente desplazada por un pacto extra documental con el mismo efecto. Y, sin embargo, el legislador parece consciente de la contradicción. Obsérvese que, en el tercer inciso, se emplea literalmente la expresión “sin perjuicio de lo establecido en los apartados anteriores”. En cierto modo, con esa frase el legislador vendría a hacer innecesarias las formalidades documentales.

Los instrumentos habituales de interpretación de la norma no ayudan a arrojar luz sobre el sentido de ese tercer inciso. En primer lugar, tal y como destaca el propio Tribunal Supremo (Fundamento sexto, inciso primero), los antecedentes no proporcionan ningún apoyo. Ni en el preámbulo de la norma, ni en las discusiones parlamentarias, ni en las actas de las fases previas a su aprobación existe referencia alguna que permita clarificar cuál es la interpretación adecuada. De hecho, la única que hay es la que señala que «[u]na vez más, la influencia de los textos internacionales, fundamentalmente del CMR, se deja sentir muy profundamente en los preceptos dedicados a la responsabilidad del porteador por pérdidas, averías o retraso. Y es que, ciertamente, no se aprecian razones de peso para regular en términos muy distintos la responsabilidad del porteador en el ámbito internacional y en el nacional». Sin embargo, el CMR hace referencia a la declaración de valor y a la de especial interés en la entrega, pero no incorpora mención alguna sobre la posibilidad de modificar los límites indemnizatorios en virtud de otro tipo de acuerdo que, además, no requiera su inclusión en la carta de porte. Por ello, tampoco es posible apoyarse en los trabajos o la jurisprudencia referida a dicho instrumento internacional para disipar la confusión que este tercer inciso origina.

Ante la ausencia de toda orientación sobre el sentido del artículo 61.3 LCTTM, el Tribunal Supremo decide adoptar una interpretación exegética, señalando que “cuando el tan referido art. 61.3 LCTTM dice «sin perjuicio de lo dispuesto en los apartados anteriores» [...] lo que indica es que el pacto sobre aumento del límite de indemnización y las declaraciones de valor y de interés especial en la entrega no son excluyentes entre sí. Aunque, en la práctica, parece más razonable que se acumulen el pacto y la declaración de interés, y no que se haga lo propio entre el pacto y la declaración de valor, ya que ambos cumplen finalidades similares”.

Tal manifestación parece implicar que resulta posible que cargador y porteador acuerden un aumento de los límites indemnizatorios legales a través de un pacto de declaración de valor o de especial interés en la entrega incorporándolo en la carta de porte, y que, por otro lado, se aumente aún más el límite a través de un pacto adicional.

Partiendo de lo todo lo expuesto, y siempre siguiendo la interpretación del Alto Tribunal, en el marco de un contrato de transporte terrestre se abrirían tres escenarios distintos que permiten eludir las prescripciones del artículo 57 LCTT:

- a) El primero, consistiría en realizar una declaración de valor en la carta de porte, que alteraría el límite de responsabilidad del porteador referido a los daños directos causados por avería o pérdida de las mercancías, elevándolo hasta el límite adicionalmente acordado.
- b) El segundo, permitiría que, a través de la declaración de especial interés en la entrega, también consignada en la carta de porte, el porteador respondiera no solo por el daño directo con los límites de la ley, sino también por el daño indirecto, hasta el límite establecido en documento de transporte.
- c) El tercero, permitiría que el porteador se comprometiera en la carta de porte a responder por a) o por b) y, en otro documento o verbalmente, se obligara a aumentar aún más el límite indemnizatorio por daño directo.

Como acertadamente intuye la sentencia objeto del presente comentario, no parece que exista impedimento legal para que coexista un aumento del límite por daño directo con un pacto de indemnización de daños indirectos, ya que, en definitiva, solo implicaría la renuncia total o parcial al beneficioso régimen legal de responsabilidad por parte del transportista.

Sin embargo, no se comprende la utilidad del artículo 61.3 LCTT para alcanzar este objetivo, dado el reconocimiento de la cláusula de especial interés en la entrega. La lectura de los apartados primero y segundo permite concluir que es perfectamente posible incorporar en la carta de porte tanto la declaración de valor como la de especial interés en la entrega, pues el legislador, tras regular la primera, señala que “igualmente el cargador podrá declarar [...] el montante de un especial interés en la entrega de las mercancías”.

Menos sentido tiene que el establecimiento de una declaración de valor en la carta de porte –para aumentar el límite legal– sea compatible con el establecimiento de un límite aún mayor, a través de un pacto consignado fuera de la carta de porte. Lo anterior implicaría que estaríamos ante un algo tan extraño como un “aumento del aumento”.

Puestos a buscar un sentido a la norma, más allá de la solución un tanto literalista del Tribunal Supremo, cabría preguntarse si lo previsto en el artículo 61.3 LCTTM pudiera, quizás, tener utilidad para limitar la eficacia del pacto de superación de los límites. Se trataría de evitar la constancia del pacto

especial en el documento, de manera que no pudiera, en ningún caso, ser invocado por el destinatario del transporte. De este modo, a través del pacto extra documental, el cargador y el porteador perseguirían establecer un límite indemnizatorio aplicable a las reclamaciones que pueda efectuar el cargador (quien podría exigir no solo lo expresamente consignado en la carta de porte sino también lo pactado en documento aparte), sin que pudiera beneficiar a otros sujetos. Esta interpretación podría dotar de sentido la acumulación de dos límites. Uno más bajo, pero superior al legalmente establecido, para las acciones iniciadas por el destinatario, incorporado como declaración de valor o de interés especial en la entrega. Otro, superior, que solo beneficiara al cargador, por ser el resultado del pacto privado entre él y el porteador. Se pretendería, así, que el destinatario solo pudiera reclamar lo contenido en la carta de porte, con base en el principio de la relatividad de los contratos.

Sin embargo, esta propuesta alternativa se enfrenta a un problema. Es generalmente admitido que la carta de porte carece de la condición de título valor (RECALDE / MARTÍNEZ / OLIETE, 2014, pág. 920; GUERRERO, 2010, pág. 92). A diferencia del transporte marítimo, por tanto, los derechos del destinatario no tienen origen documental y están limitados a la literalidad del documento. En el caso del transporte terrestre, como en otros, la posición del destinatario solo puede construirse sobre la base de la sustitución de la posición del cargador en el contrato o como consecuencia de una estipulación a favor de tercero. En el primero de los casos, los derechos frente al porteador solo pueden ser los mismos que los que tenía el cargador, pues no puede construirse una posición autónoma por aplicación de las reglas cartulares (sobre esta cuestión, v. RECALDE, 2010).

La ausencia de criterios interpretativos seguros y el silencio del Tribunal Supremo sobre el sustento de su interpretación, solo permite especular sobre la utilidad y las posibles razones que llevaron al legislador a apartarse de la claridad del CMR, para incluir este tipo de pactos de "aumento sobre el aumento" de los límites indemnizatorios.

En cualquier caso, partiendo de la validez otorgada por el Tribunal Supremo a los acuerdos consignados fuera de la carta de porte, cabe advertir la significativa restricción introducida en la sentencia comentada. Según sus términos, "lo que no cabe es pactar una responsabilidad ilimitada del transportista, sino que deberá ser un aumento cuantificado, que dará derecho al sobreprecio (Fundamento quinto, inciso tercero).

Es por esto por lo que, finalmente, el Alto Tribunal estima el recurso interpuesto por el porteador pues, aunque consta probada la existencia de un pacto de esta clase (Fundamento primero, inciso primero), en él se indicaba expresamente que "el proveedor (Megabiaga) será responsable de todas las pérdidas o daños que se produzcan en los bienes", implicando una responsabilidad inespecífica, que es castigada por el Tribunal Supremo con la nulidad de la cláusula. Con base en ello, el Tribunal entiende la cláusula por no puesta,

concluyendo que, en este caso concreto, debe operar el límite legal imperativo del artículo 57 LCTTM.

La solución es un tanto sorprendente, pues no se termina de entender por qué no pueden las partes acordar que la indemnización alcanzará todos los daños que pueda acreditar el cargador o el destinatario. Más aún si se tiene en cuenta que su cálculo puede no ser sencillo de anticipar *a priori* (piénsese, por ejemplo, si se trata de cubrir los daños derivados de una paralización de una actividad mientras no se obtiene el reemplazo de lo transportado o en la penalización concreta por retraso en la entrega de una obra).

5.5. *El comportamiento doloso o similar como causa alternativa de superación del límite legal*

Conviene, para terminar este comentario, recordar que el pacto particular no es la única causa de superación de los límites indemnizatorios fijados en la Ley. Adicionalmente el art. 62 LCTTM contempla ese mismo resultado cuando el comportamiento del porteador resulte especialmente merecedor de reproche. Supuestos de este tipo no están ausentes del repertorio de jurisprudencia del Tribunal Supremo.

Así, por ejemplo, la STS 3118/2016, de 4 de julio: “consciencia del riesgo cuya valoración no se realiza de un modo subjetivo, ni tampoco de forma abstracta, sino de manera objetivable en función de las exigencias técnicas del transporte contratado, conforme a los datos técnicos que debe cumplir un porteador profesional. De esta forma, el porteador está en condiciones de conocer previamente las acciones, comportamientos o conductas que debe realizar, o evitar, a fin de cumplir con los parámetros objetivables de un porteador «diligente», de acuerdo con las características técnicas del transporte solicitado. Por lo que, si no cumple con dichas acciones o conductas, consciente de los riesgos, el porteador podrá ser declarado responsable de los daños ocasionados a la mercancía, con la consiguiente pérdida del privilegio de limitación de responsabilidad (artículos 29 CMR y 62 LCTTM)”.

Se trata de una alternativa que quizás podría haberse explorado. Posiblemente, las partes consideraron, con razón, que resultaba innecesario, teniendo en cuenta la existencia de pactos específicos. Sin embargo, como tendremos ocasión de ver a continuación, esta otra posibilidad habría eliminado el problema de la ausencia de cuantificación del daño que, a la postre, anularía la eficacia del pacto, como hemos señalado.

Por supuesto, la aplicación de la norma no habría resultado sencilla al caso, pero tampoco, quizás, descartable si, como consta en la descripción del supuesto, el accidente tuvo como origen un exceso de velocidad por el conductor. Es cierto que el conductor no será, en sentido estricto, el mismo porteador, sino uno de sus auxiliares. No debería dudarse, sin embargo, de que el comportamiento de estos últimos debe serle imputado al porteador (ARIAS

VARONA, 2010, pág. 296) –aunque, en el caso de las actuaciones dolosas, pueda discutirse que la actuación estuviera dentro del ámbito de funciones encomendadas, presupuesto necesario para esa imputación; el tema no puede desarrollarse aquí, v., más ampliamente, CERVERA (2017)–.

Resulta más o menos obvio que la concesión de estos beneficios no es coherente si el comportamiento del porteador resulta especialmente reprochable. El nivel de reproche se asocia al elemento subjetivo de la actuación. Con una indudable relación con el principio *fraus omnia corrumpit* (BASEDOW, 1997, pág. 1176), pero con un requisito menos severo, se fija el límite en la intencionalidad, la temeridad consciente o, en algunos casos, la culpa grave equiparable al dolo, dependiendo de las normas legales consideradas. En el caso del art. 62 LCCTM la formulación es de difícil interpretación –ARIAS (2010), pág. 285; EMPARANZA (2016)–. En concreto, la pérdida de los beneficios de responsabilidad se produce en caso de *intencionalidad o infracción consciente y voluntaria del deber jurídico asumido que produzca daños que, sin ser directamente queridos, sean consecuencia necesaria de la acción*.

La locución empleada lleva a concluir que la pérdida de los beneficios de responsabilidad por el porteador se vincula a una actuación dolosa, concebida en términos amplios, es decir, sin exigir la intencionalidad en la causación de los perjuicios. Esto acerca el requisito subjetivo al dolo eventual, como tiene ya declarado el Tribunal Supremo. Así, la STS 3710/2015, de 9 de julio afirma expresamente que “*el art. 62 LCCTM establece sendas conductas que agravan su responsabilidad: la actuación insidiosa o maliciosa de la que cabe apreciar el dolo directo (“actuación dolosa”, como figura en el texto) y aquella otra que, según se define con, “infracción consciente y voluntaria del deber jurídico asumido que produzca daños que, sin ser directamente queridos, sean consecuencia necesaria de la acción”. Mientras que la primera, dolo directo, es una conducta presidida por la conciencia de ocasionar al cargador un daño injusto, de difícil prueba, la segunda, como ha señalado esta Sala, no supone siempre la intención de dañar o perjudicar, sino la infracción de modo voluntario del deber jurídico, con la conciencia de que con el hecho propio realiza un acto antijurídico, ejecuta algo que está prohibido y hace lo que no debe hacer, “debiendo entenderse dolosamente queridos los resultados que sin ser intencionadamente perseguidos, aparezca como consecuencia necesaria de la acción”[...], lo que equivale al denominado tradicionalmente dolo eventual*”. Su aplicación al supuesto planteado, sin duda, sería de difícil acreditación, salvo en circunstancias extremas (posiblemente, solo si pudiera acreditarse que hubo una conducción temeraria).

Más dudas presentaría el análisis desde la perspectiva de un comportamiento que, sin llegar a ser doloso, pudiera calificarse como gravemente negligente. La razón es que es muy discutible que el art. 62 LCCTM pudiera incluir los casos de culpa grave. Con frecuencia se mantiene la posibilidad de equiparar los efectos de la culpa grave al dolo, siguiendo el conocido aforismo latino *culpa lata dolo equiparatur* –v. en esta materia el detallado análisis realizado para el art. 29 CMR en MARTÍNEZ SANZ (2002), págs. 536 y sigs. y GÓRRIZ (2001), págs. 713 y sigs. y allí más referencias–. La tesis ha sido igualmente sostenida en numerosas

sentencias en materia de daños derivados del transporte, en ocasiones fundando abiertamente la solución en las dificultades probatorias que dejarían casi sin funcionalidad la regla relativa a la pérdida de los beneficios de responsabilidad. Sin embargo, es necesario insistir en que el cambio producido por la LCCTM obliga a dar una respuesta distinta. El tenor literal de la norma no incluye, en ningún caso, una referencia a la culpa grave como equiparable al dolo a estos efectos. Además, el trámite parlamentario del precepto evidencia la nítida intención de limitar el tipo de comportamiento desencadenante de la pérdida de los beneficios de responsabilidad, lo que lógicamente debe llevarnos a negar la posibilidad de admitir una equiparación de la culpa grave al dolo.

5.6. Conclusiones

La Sentencia comentada arroja luz sobre la interpretación de los distintos mecanismos de superación de los límites de responsabilidad del porteador terrestre de mercancías. La doctrina jurisprudencial aclara que el característico sistema de limitación de responsabilidad, propio del porteador, puede eliminarse, si lo desean las partes, a través de dos mecanismos diferentes. Por un lado, el tradicional de las declaraciones de valor y entrega, que necesariamente deben constar en la carta de porte. Pero, además, lo dispuesto en el art. 61.3 LCCTM permite que las partes pacten un régimen de responsabilidad diferente al margen del documento del transporte, en cuyo caso se aplicarán los límites allí pactados. El Tribunal Supremo ha aclarado, adicionalmente, que ese régimen convencional debe fijar un límite concreto de responsabilidad, lo que limita su utilidad si las partes desean dejarlo indeterminado, *a priori*, en caso de que no puedan determinar el alcance de la responsabilidad. La interpretación de nuestro Alto Tribunal, sin embargo, no permite entender cuál sería la utilidad de ese mecanismo adicional, ajeno a la carta de porte y que no existe en los modelos que inspiraron nuestro Derecho. Y es que la posibilidad de limitar su eficacia a las partes solo es una explicación válida cuando el documento de transporte tiene la naturaleza de título valor, lo que no es el caso de la carta de porte.

6. Bibliografía

- ARIAS VARONA, F.J., “El comportamiento subjetivo del porteador como causa para la pérdida de los beneficios de responsabilidad”, en *Revista de Derecho del Transporte*, 6, 2010, págs. 283 y sigs.
- BASEDOW, J., *Münchener Kommentar zum Handelsgesetzbuch*, Bd. 7, *Viertes Buch. Handelsgeschäfte*, §§ 407-507, MÜNCHEN, 1997.
- CERVERA MARTÍN, A.M., *Auxiliar del porteador y responsabilidad en el transporte marítimo internacional de mercancías*, Tesis Doctoral, Madrid, 2017.
- EMPARANZA SOBEJANO, A., “La pérdida de la limitación de responsabilidad del transportista: la existencia de dolo o culpa grave. Comentario de la Sentencia”.

- cia del Tribunal Supremo (Sala Primera) de 9 de julio de 2015” en *Revista de Derecho Mercantil*, núm. 300/2016, Editorial Civitas, SA, Pamplona. 2016.
- EMPARANZA SOBEJANO, A., “Autonomía privada y régimen jurídico del transporte por carretera” en *Revista de Derecho Mercantil*, núm. 286/2012 (cit. v. digital).
- GÓRRIZ LÓPEZ, C., *La responsabilidad del porteador en el contrato de transporte de mercancías*, BOLONIA, 2001.
- GUERRERO LEBRÓN, M.J., “La carta de porte: requisitos de emisión y funciones”, en *Revista de Derecho del Transporte*, 6, 2010, págs. 81 y sigs.
- MARTÍNEZ SANZ, F., *La responsabilidad del porteador en el transporte internacional de mercancías por carretera –CMR–*, GRANADA, 2002.
- MARTÍNEZ SANZ, F. / HUGUET MONFORT, J., “Margen de autonomía de la voluntad en la Ley 15/2009, de 11 de noviembre, de Transporte Terrestre de Mercancías”, en *Revista de Derecho del Transporte*, 6, 2010, págs. 23 y sigs.
- PADILLA GONZÁLEZ, CLAVERO TERNERO Y PENDÓN MENÉNDEZ, «Transportes», en *Lecciones de Derecho Mercantil*, Madrid, Tecnos, 2016, págs. 625 y sigs.
- RECALDE CASTELLS, A. / MARTÍNEZ BALMASEDA, A. / OLIETE BENEDITO, G., “El transporte de mercancías”, en VV.AA., *Contratos civiles, mercantiles, públicos, laborales e internacionales, con sus implicaciones tributarias. Vol. 4. Contratos de prestación de servicios y realización de obras (I)*, (YZQUIERDO TOLSADA, dir.), Cizur Menor (Navarra), 2014.
- RECALDE CASTELLS, A., “La posición jurídica del destinatario en el contrato de transporte de mercancías”, en *Revista del Derecho del Transporte*, 2010, 6, págs. 201 y sigs.
- SÁNCHEZ ANDRÉS, A., voz “Transporte”, en *Enciclopedia Jurídica Básica Civitas*, Madrid, 1992.
- SÁNCHEZ-GAMBORINO Y CABRERA CÁNOVAS, *El Convenio CMR, El contrato de transporte internacional de mercancías por carretera*, ed. Marge Books, Barcelona, págs. 103 y sigs.